

Fartygssäkerhetsprogram



2394



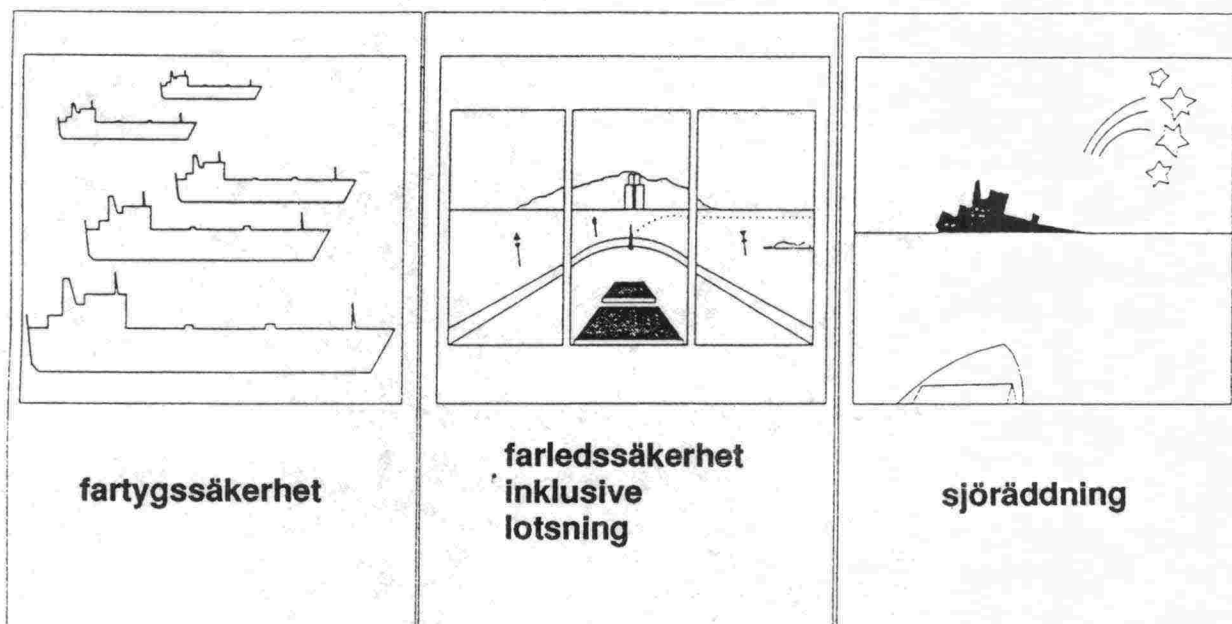
Sjöfartsverket

[illegible]

Fastställt av sjöfartsverkets direktion 6.9.1991

1. Sjösäkerheten

Sjösäkerheten består av tre komponenter: fartygssäkerheten, farledssäkerheten (lotsning, farledernas tekniska standard och utprickningens standard inbegripna) och sjöräddningen.



2. Fartygets sjövärdighet

Fartygssäkerheten är summan av fartygets tekniska sjövärdighet och dess sjövärdighet med avseende på en viss resa. Med fartygets tekniska sjövärdighet avses att fartyget har en konstruktion och utrustning som motsvarar alla gällande stadganden. För att fartyget skall vara sjövärdigt för en specifik resa måste det ha försatts i sjövärdigt skick med avseende på årstiden och resans mål. Fartyget kan således vara tekniskt sett fullt sjövärdigt utan att ha försatts i sjövärdigt skick för den avsedda resan. Så är fallet exempelvis när ett fartyg som har tekniskt helt sjövärdiga luckor beger sig ut till havs utan att stänga luckorna, med den följden att vatten kan slå in i lastutrymmena och få fartyget att kantra.

Teknisk sjövärdighet

- Fartygets konstruktion och utrustning motsvarar gällande stadganden.

Resespecifik sjövärdighet

- Fartyget är försatt i sjövärdigt skick med avseende på årstid och resmål.

Fartygens tekniska och resespecifika sjövärdighet uppkommer som resultat av lagstiftningen, god skeppsbyggnadssed och god sjömanssed. Största delen av alla stadganden gäller fartygs tekniska sjövärdighet.

Ett fartygs resespecifika sjövärdighet är beroende av fartygspersonalens goda sjömanskap och goda sjömanssed.

3. Föreskrifter

Syftet med olika föreskrifter är att skydda människoliv, egendom och miljö samt ge sjöfartsnäringen, industrin, sjöfolket och tillsynsorganisationen direktiv.

Sjöfartsnäringens huvudsakliga mål är att utföra sjötransporter på sund affärsekonomisk basis. Till de sunda affärsekonomiska principerna hör också att fartyget är sjösäkert både tekniskt och med avseende på varje enskild resa samt att miljösäkerheten beaktats i tillräcklig grad.

4. Olyckorna och stadgandena

Internationellt har det kunnat konstateras att omkring 80 % av alla olyckor förorsakas av den mänskliga faktorn och endast omkring 20 % av något tekniskt fel. Det är fråga om den mänskliga faktorn i sådana fall då besättningen antingen under resan eller före den haft möjlighet att påverka det skeende som lett fram till olyckan. Det är däremot fråga om tekniskt fel om fartygspersonalen inte har kunnat påverka skeendet, även om den mänskliga faktorn kan ha varit ursprunget till olyckan.

Av stadgandena gäller 80 % tekniken, dvs. den faktor som förorsakar blott 20 % av olyckorna. Således gäller 20 % av stadgandena den mänskliga faktorn, dvs. den faktor som förorsakar 80 % av olyckorna.

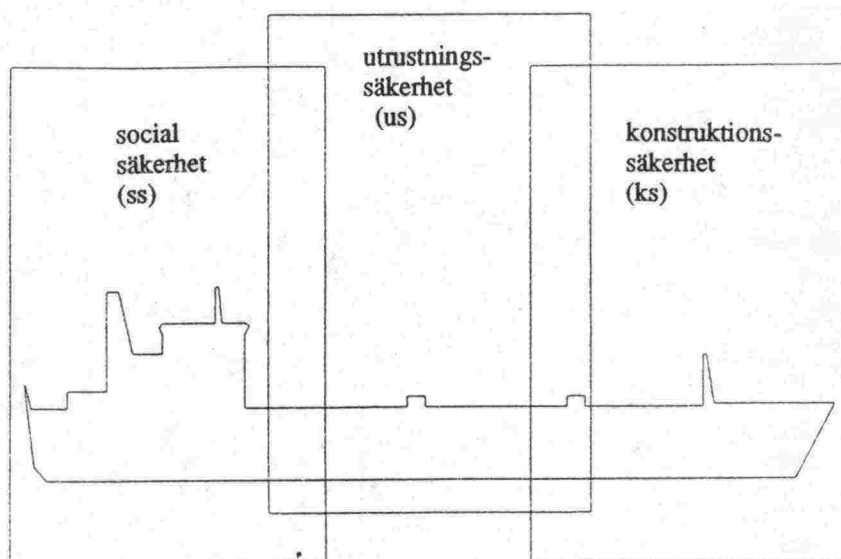
Olyckor

den mänskliga faktorn 80 %	tekniskt fel 20 %
---	------------------------------------

Stadganden

fokuserar människan 20 %	fokuserar tekniken 80 %
---	--

5. Fartygssäkerheten



Konstruktionssäkerheten kan även benämnas passiv säkerhet. Den byggs in i fartyget och kräver därefter inte nödvändigtvis någon mänsklig satsning. Konstruktionssäkerheten och utrustningssäkerheten överlappar delvis varandra.

Utrustningssäkerheten är däremot delvis aktiv säkerhet. Det behövs m.a.o. en mänsklig satsning för att den säkerhet som utrustningen skall garantera realiseras. Skumsläckaren kan härvid nämnas som exempel. Skumsläckaren kan vara hur bra som helst, men vid en fartygsbrand har dess kvalitet ingen betydelse om det inte finns någon på plats som kan använda den till att släcka branden.

Den tredje, men ej obetydligaste faktorn, är fartygets **sociala säkerhet**.

6. Tillsynen

Tillsyn utövas genom periodiska besiktningar av fartygets tekniska sjösäkerhet och kontinuerliga inspektioner av att sjövärdigheten upprätthålls. Besiktningarna förrättas av besiktningsmän som har arbetet som bisyssla. De erhåller arvode för sitt arbete. Inspektionerna utförs av sjöfartsdistriktens inspektörer, som är tjänstemän.

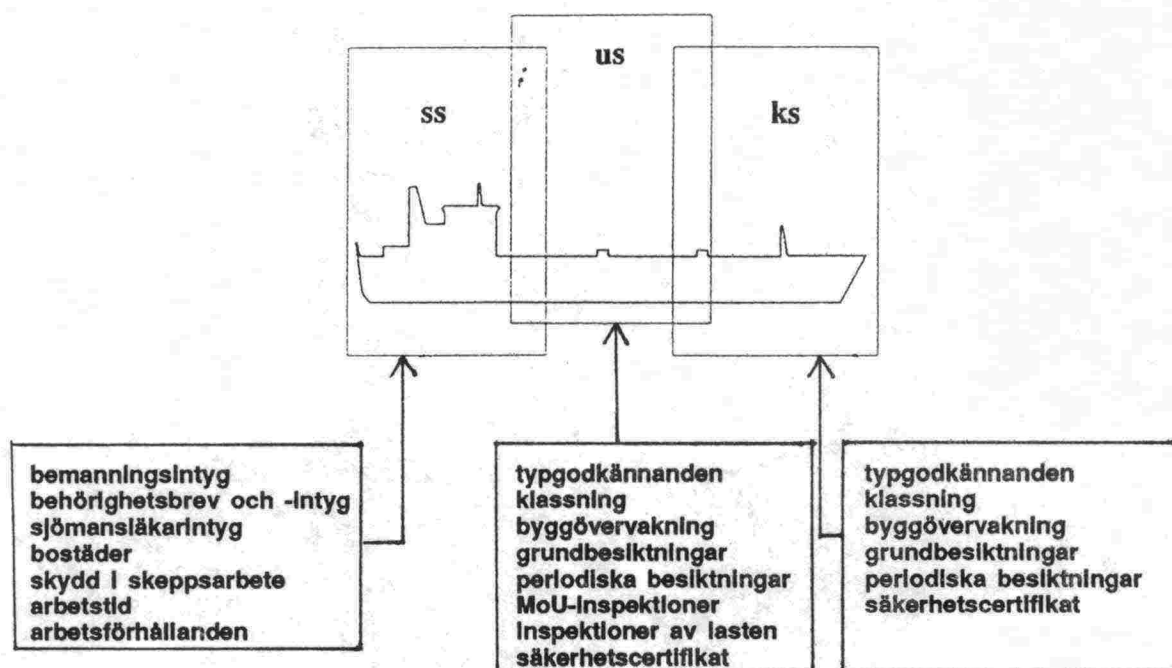
Av tillsynen gäller endast 15 % personalen, alltså den faktor som förorsakar ca 80 % av olyckorna. Den tekniska övervakningen upptar nästan 85 % av kapaciteten.

Tillsynens nuläge

Den nuvarande tillsynen kan delas in i övervakning av **konstruktionssäkerheten**, övervakning av **utrustningssäkerheten** och övervakning av **den sociala säkerheten**. Övervakningens materiella innehåll står att finna i den nationella lagstiftningen och i internationella konventioner, samt koder och resolutioner i anslutning till dem;

- internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss 1974, (SOLAS 1974) jämte ändringar
- internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg 1973/1978, (MARPOL 1973/1978) jämte ändringar
- internationella lastlinjekonventionen 1966.

Följande bild illustrerar hur fartygssäkerhetens olika delområden övervakas:



Utan att här gå närmare in på hur grundliga inspektionerna och övervakningen är och hur väl de fungerar, kan det konstateras att systemet uppfyller de nuvarande fordringarna.

Tillsynens mål

Övervakningen av den sociala säkerheten omfattar inte i dag fartygets interna organisation, standarden på säkerhetsövningarna ombord eller rederiernas säkerhetsorgan.

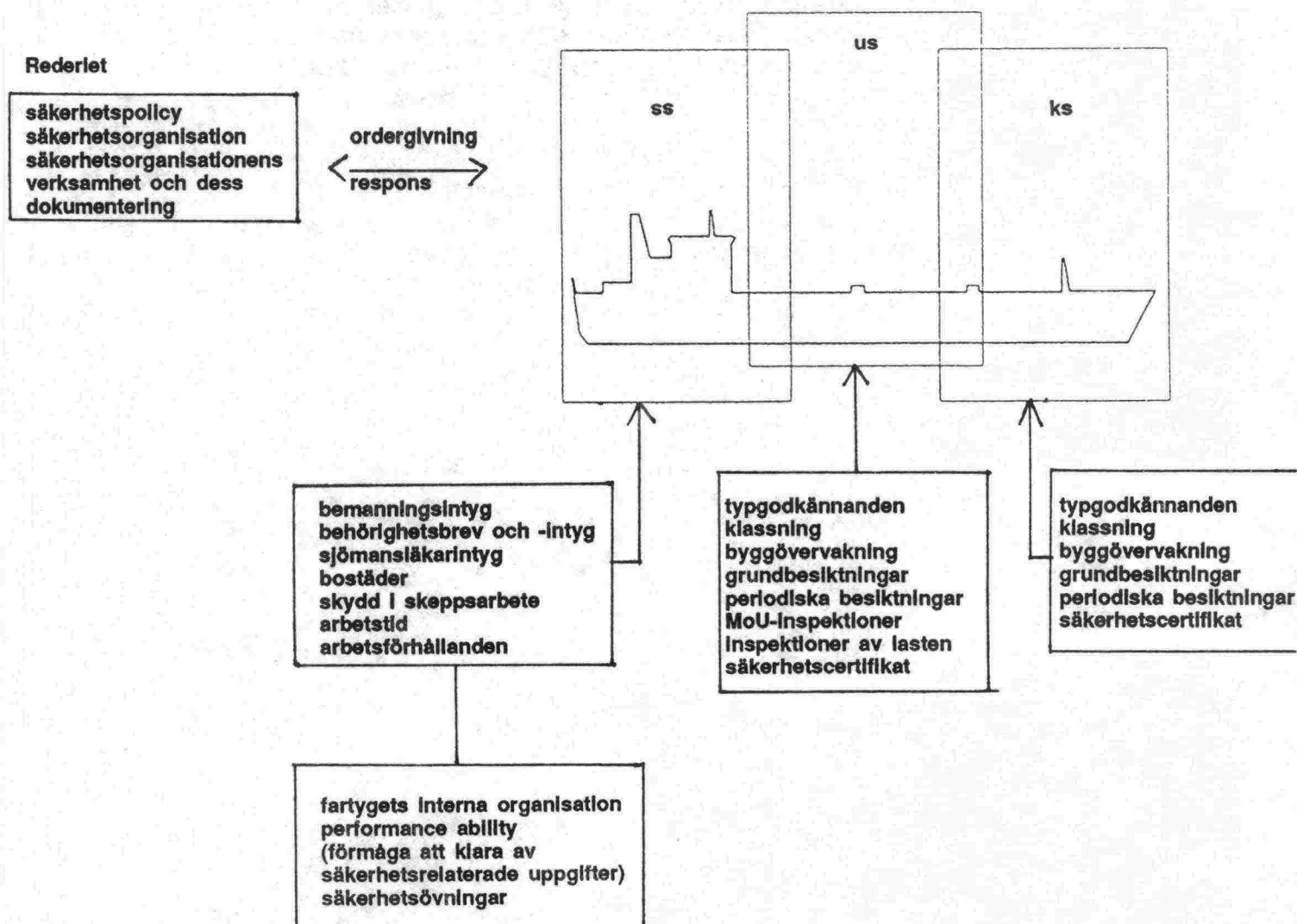
Internationellt har det befunnits nödvändigt att utsträcka myndighetstillsynen till rederiernas säkerhetspolicy; det enskilda bolagets säkerhetsorganisation, dess verksamhet samt dokumenteringen av såväl verksamhet som organisation.

Olyckor kan bäst förhindras genom förebyggande åtgärder. Det blir då främst fråga om att skapa och upprätthålla säkra rutiner och att övervaka dem kontinuerligt. Detta låter sig enklast göras av bolagets säkerhetsorganisation och fartygsbesättningen. Att å ena sidan införa säkra rutiner på bolagets övriga fartyg och å andra sidan eliminera alla farliga rutiner förutsätter en nära kontakt mellan besättningen och bolagets säkerhetsorganisation. Myndigheterna kan endast ange ramen för den förebyggande verksamheten. Innehållet skapas ombord.

Genom att höja fartygspersonalens utbildningsnivå torde man kunna minska på olyckornas följdverkningar med ca 20 %, men genom att öka säkerhetsövningarna och satsa på säkra rutiner torde det vara möjligt att förebygga olyckor och lindra deras följder med ca 60 %. Ca 80 % av de faktorer som förr eller senare kan leda till en olycka ligger i händerna på bolagets landorganisation. Fartygsorganisationen kan inte påverka dem.

Därför måste det anses viktigt att myndigheterna har tillsyn över att

- bolagen har en lämplig säkerhetsorganisation,
- organisationens verksamhet är dokumenterad så att den kan kontrolleras,
- ordergivningen till fartyget och responsen därifrån är sådan att man kan frånga farliga rutiner och att orsakerna till inträffade olyckor kan elimineras i den fortsatta verksamheten.



FARTYGSSÄKERHETSPROGRAM

- 1 Inom den tekniska normeringen eftersträvas i första hand ett internationellt normsystem. När ett sådant normsystem skapas måste det slås vakt om att den finländska sjöfartens intressen tillvaratas på ett lämpligt sätt. I andra hand eftersträvas ett samnordiskt normsystem, vars innehåll så fort som möjligt bör bli godkänt som internationellt normsystem. Med undantag för inrikes- och insjötrafiken bör det endast i tvingande fall skapas ett särskilt tekniskt normsystem för Finland.
- 2 Tyngdpunkten i myndighetstillsynen och normeringen bör förflyttas närmare den faktor som förorsakar 80 % av olyckorna. Det innebär att den sociala säkerhetens andel ökas i normberedningen. Det betyder bl.a. att de tekniska föreskrifterna förses med mer detaljerade bruks- och serviceanvisningar och att de kommer att kontrolleras bättre. Det skall också ges mer ingående anvisningar om övningar i hur apparaturen skall användas.
- 3 Klassificeringsanstalternas roll i den tekniska övervakningen preciseras och det ses till att alla delområden blir inspekterade utan att onödiga överlappningar uppstår. För att säkerställa att myndigheterna kan övervaka klassificeringsanstalternas inspektionsverksamhet och för att precisera klassificeringsanstalternas ansvar kommer sjöfartsverket att övergå från ensidigt befullmäktigande till avtalsbaserat samarbete med klassificeringsanstalterna.
- 4 Vid sjöfartsstyrelsen tillsätts en arbetsgrupp för fartygssäkerhetsfrågor såsom permanent sakkunnigorgan. Arbetsgruppens uppgift blir att ge utlåtanden och bereda förslag i fartygssäkerhetsfrågor med stor bärvidd. Till medlemmar utses representanter för sjöfartens tillsynsmyndigheter, sjöfartens utbildningsmyndigheter, arbetarskyddsmyndigheterna, sjöfartsnäringen, fackorganisationerna och klassificeringsanstalterna.
- 5 Det kommer att utredas huruvida det är möjligt att överföra uppgifter och ansvar på fartygspersonal och rederier visavi vissa besiktnings- och inspektionsobjekt. Därvid kommer det att fattas beslut om hur myndigheterna skall övervaka att uppgifterna blir skötta som sig bör.
- 6 Normer på lag- och förordningsnivå kommer att beredas för att möjliggöra operativa besiktningar och inspektioner både ombord på fartyg och i rederierna.

- 7 Sjöfartsverket övergår stegvis och i den mån det är ändamålsenligt från den föråldrade sportlerbesiktningen till tjänstemannabesiktning och börjar utveckla besiktningens innehåll så att de motsvarar det nya övervakningssystemets krav.
- 8 Verket kommer att satsa på forskning i fartygssäkerhet med tonvikt på studier av den mänskliga faktorns roll. Utbildningen kommer att inriktas allt mer på gott sjömanskap och god sjömanssed, sådana de är fastslagna i internationella konventioner, koder och resolutioner.
- 9 Undersökningen av sjöolyckor och uppföljningen av besiktnings- och inspektionsrapporterna effektivteras i syfte att vidareutveckla stadgandena och övervakningssystemet.

